

**REGIONALE 2016 – Radschnellweg Westliches Münsterland „Regio.Velo“  
Ortstermin mit Herrn Staatssekretär Michael von der Mühlen am 16.10.2015 in Bocholt**

**Teilnehmer/innen:**

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW

Herr von der Mühlen	Staatssekretär
Herr Malburg	Referatsleiter Mobilitätsmanagement, Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung
Frau Kern	Abteilung Stadtentwicklung und Denkmalpflege

Projektkommunen

Herr Paßlick	Stadt Bocholt, Stadtbaurat
Herr Geidies	Stadt Bocholt, Baudezernat
Herr Wewering	Stadt Rhede, Beigeordneter
Herr Anschlag	Stadt Rhede, Straßen und Verkehr
Herr Kuhlmann	Stadt Borken, Technischer Beigeordneter
Herr Grothues	Kreis Borken, Ltd. Kreisbaudirektor
Herr Weitzell	Kreis Borken, Stabsabteilung

Regionale 2016 Agentur GmbH

Frau Schneider	Geschäftsführerin
Frau Tenk	Projektmanagement

Arbeitsgemeinschaft

Herr Malik	PTV Transport Consult GmbH
Herr Mahlberg	Ingenieurbüro Franz Fischer GmbH

**Anlass**

Im Rahmen der Regionale 2016 verfolgen die Städte Isselburg, Bocholt, Rhede, Borken, Velen, Gescher und Coesfeld sowie die Kreise Borken und Coesfeld das Projekt Radschnellweg Westliches Münsterland „Regio.Velo“. Der Radschnellweg Regio.Velo soll die Städte auf einer Strecke von rund 60 km miteinander verbinden.

Das Vorhaben wurde 2012 als Projektidee in das Regionale-Qualifizierungsverfahren eingebracht. Auf Basis einer ersten Grundlagenstudie wurde das Projekt im November 2013 im Rahmen des Landeswettbewerbs Radschnellwege prämiert (Streckenabschnitt Isselburg-Velen) und in die Stufe „B“ des Qualifizierungsverfahrens der Regionale aufgenommen. Der interkommunale Ansatz macht das Projekt auch innerhalb der Regionale 2016 zu einem Schlüsselprojekt.

Im Zuge des Ortstermins wurde über den Projektverlauf informiert, ein möglicher Fortgang erörtert sowie ein Teil des geplanten Streckenverlaufs besichtigt.

## Vertiefende Machbarkeitsstudie

Die vertiefende Machbarkeitsstudie wird im November fertiggestellt. Zentrale Ergebnisse werden im Vorgriff von Herrn Malik vorgestellt. Mit dem Radschnellweg wird das Ziel verfolgt, langfristig etwa ein Drittel der interkommunalen Wege auf den Radverkehr verlegen zu können. Hinzu kommt ein erhebliches Potential bei den Ausbildungspendlern, da sich die weiterführenden Schulen der Region auf die Städte Bocholt, Borken und Coesfeld konzentrieren. Im Raum Bocholt-Rhede-Borken werden bei voller Verkehrswirksamkeit der Gesamttrasse künftig je nach Teilbereich zwischen 2.000 und 5.000 Fahrradfahrer/innen pro Tag erwartet. Im Innenstadtbereich von Bocholt können es pro Tag sogar bis zu 11.000 Radfahrer/innen auf dem Radschnellweg werden. In den übrigen Bereichen der Trasse liegt die Radverkehrsbelastung zwischen 500 und 1.750 Radfahrer/innen pro Tag.

Der Radschnellweg soll in weiten Teilen auf einer alten Bahntrasse im Planungsraum geführt werden. Im Normalfall weist er eine Breite von 4,0 m auf (Zweirichtungsradweg) zuzüglich 2,0 m für Fußgänger. In den Innenstädten wird dieses Maß aufgrund der Platzsituationen im Ausnahmefall unterschritten. Die geplante Trasse ist artenschutzrechtlich als verträglich zu beurteilen. Wo notwendig, können durch kleine Anpassungen des Trassenverlaufs artenschutzrechtliche Konflikte verhindert werden. Kreuzungsstellen mit Anliegerstraßen sollen derart geregelt werden, dass der Radverkehr auf dem Radschnellweg bevorrechtigt ist, Kreuzungsstellen mit anderen Straßen sollen durch Unter-/Überführungen oder durch Kreisverkehre geregelt werden.

<b>Kenngroßen</b>	<b>Abschnitt Isselburg-Velen</b>
Radfahrten pro Tag auf dem Radschnellweg	60.800 Fahrten/Tag
Fahrradkilometer pro Tag auf dem Radschnellweg	288.000 Rad-km/Tag
Durchschnittliche Fahrtweite auf dem Radschnellweg	4,7 km
Neues Radverkehrsaufkommen durch Wechsler vom motorisierten Individualverkehr	13.100 Fahrten/Tag
Eingesparte Pkw-km pro Tag	98.700 Pkw-km/Tag
Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen pro Jahr	5.992 Tonnen
Kosten (inkl. Planung und Grunderwerb)	Rd. 42 Mio. Euro

Die generelle Machbarkeit des Radschnellwegs wird laut Studie als gegeben erachtet. Als erster Bauabschnitt bietet sich insbesondere die Strecke zwischen Bocholt und Rhede an. Hierfür werden Kosten in Höhe von rd. 8 Mio. Euro einschl. Grunderwerb, verteilt auf die Jahre 2016 – 2018 geschätzt. Die Kosten-/Nutzen-Analyse berücksichtigt eingesparte Fahrstrecken des MIV, geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen und Unfallschäden. Es bestehen in den einzelnen Realisierungsabschnitten aufgrund der vorliegenden Gegebenheiten durchaus Kostendifferenzen. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Ausführungen am 16.10.2015 verwiesen. Herr Malik weist darauf hin, dass derzeit letzte Arbeiten zur Studie erfolgen. Die Einzelwerte der Nutzen-, Kosten- und Potenzialerhebungen können sich im Zuge dessen noch geringfügig verändern und stehen insofern unter Vorbehalt.

## Erörterung des Projektfortgangs

Die Vertreter/innen der Projektkommunen und der Regionale 2016 Agentur erklären, das Projekt werde derzeit im kommunalpolitischen Raum durchaus ambivalent beurteilt. Die Kommunalpolitik in den beteiligten Städten solle auf Basis der Machbarkeitsstudie

entscheiden, inwieweit eine nächste Planungsstufe (vertiefende Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen) für einen ersten Streckenabschnitt Bocholt-Rhede eingeleitet werden sollen. Von zentraler Bedeutung sei in diesem Zusammenhang die Regelung der Baulastträgerschaft für Radschnellwege. Diese sei maßgeblich, um weitere finanzielle Belastungen der Kommunen abschätzen zu können.

Herr Staatssekretär von der Mühlen und Herr Malburg geben folgende Erklärungen mit Blick auf die aktuelle Situation und den Fortgang des Projektes:

- Die vorgestellten Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie seien positiv zu bewerten. Hiermit bestehe eine gute Grundlage, um die nächste Planungsstufe (sog. „Ausführungsplanung“) für den avisierten ersten Abschnitt Bocholt-Rhede durchzuführen.
- Diese Planungskosten würden wiederum zu 80 % durch das Land NRW gefördert. Ein Anteil von 20% der Kosten müsste durch die Projektkommunen beigebracht werden.
- Im Anschluss an die Ausführungsplanung könnte ab 2016/2017 – vorbehaltlich der kommunalpolitischen Entscheidungen für eine nächste Planungsstufe – mit der baulichen Realisierung des Radschnellweges begonnen werden.
- Von Seiten des Landes bestünde ein großes Interesse an der Umsetzung des Radschnellwegs Regio.Velo. Es ist jedoch unabdingbar, dass sich die Kommunen ebenfalls zu dem Ziel einer Realisierung des Radschnellweges bekennen.
- Die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes, im Zuge derer die Baulastträgerschaft (Bau und Unterhalt) für Radschnellverbindungen analog zu Landesstraßen auf das Land übertragen würde, solle im November 2015 als Referentenentwurf in das Kabinett eingebracht und dann voraussichtlich im Frühjahr dem Landtag vorgelegt werden. Diesem Verfahren könne zur Zeit nicht vorgegriffen werden.
- Im Entwurf des Haushaltsplans 2016 seien in der mittelfristigen Finanzplanung des Landes bis 2019 rund 13,5 Mio. Euro für die Realisierung von Radschnellwegen vorgesehen.
- Derzeit habe das Projekt Regio.Velo im Vergleich zu den anderen RSW-Projekten des Planungswettbewerbs einen deutlichen Vorsprung. Es werde daher ausdrücklich empfohlen, ohne Zeitverzug mit der nächsten Planungsstufe fortzufahren, um möglichst zeitnah – ggf. noch im Jahr 2016 – Baureife für einen ersten Abschnitt Bocholt-Rhede zu erlangen.
- Eine bauliche Realisierung solle dann in Trägerschaft des Landes (Landesbetrieb Straßen NRW) erfolgen. Hierfür seien keine zusätzlichen kommunalen Finanzbeteiligungen vorgesehen.

Im Auftrag

gez. Michael Weitzell

Freigegeben durch:

Herrn Staatssekretär Michael Herrn Ulrich Paßlick

von der Mühlen

Herrn Hubert Grothues

am 11.11.2015

am 11.11.2015

 

